

令和元年度 第1回千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会

令和2年1月20日（月）10時30分～

千代田区役所 4階401

事務局 時間前ですが、おそろいなので早めに始めさせていただきます。事務局の七澤と申します。どうぞよろしくお願いします。本日はお忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。

本協議会の内容について、議事録を作成させていただきたいと思っております。区のホームページ等で公開を予定しております。そのため会議の内容を録音させていただきますので、ご了承いただきたいと思います。なお、公開前には皆様に一度確認をしていただくことになっておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず机上に配付いたしました資料の確認からお願いしたいと思います。一番上が次第でございます。資料1としまして委員の名簿。それから資料2として、本協議会の設置要綱。それから資料3としまして、「風ぐるま 利用者及び収入実績表」という資料です。それから資料4、「風ぐるまに寄せられた意見」。資料5「風ぐるま利用状況アンケート」。それから資料6として「見直しに向けた今後の事業内容・スケジュール」という資料になります。お手元に足りない資料等がございましたら挙手をお願いします。よろしいでしょうか。

続きまして本日の会議の成立状況について、ご報告申し上げます。本日委員、10名のうち8名の方が出席、2名欠席ということで、要綱第6条1項の規定によりまして、委員の過半数の出席ということになっておりますので、本日の協議会は有効に成立しておりますことをご報告申し上げます。

それでは、大森会長からご挨拶をよろしくお願いいたします。

会長 皆さん、おはようございます。協議会の会長を務めさせていただいております宇都宮大学の大森と申します。こちらの会議は前回から書面開催を除いて1年以上経過しておりますでしょうか。委員の皆様はお久しぶりの会議だと思いますが、風ぐるま、千代田区の地域福祉交通ということで運行されておまして、本日は利用実績をご報告いただき、また利用者の方からのいろいろな意見、ご報告いただいた上で、さらに風ぐるまの運行の目的により合った地域福祉交通になるように、今後どういうふうに改善していけばいいかというところ、皆さん、お知恵を拝借してご議論いただければと思いますので、どうぞ本日もよろしくお願いいたします。

事務局 ありがとうございます。それでは、ここから大森会長に進行をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いします。

会長 それでは、早速2番の協議事項に入りたいと思います。初めに事務局から本日の議題についてご説明をお願いいたします。

事務局 それでは、本日の議題につきましてご説明を申し上げます。1枚目の運行協議会次第をご覧くださいければと思います。

議題としましては1つ目、利用実績と寄せられた意見ということでご案内いたします。2つ目、今後の事業内容、スケジュールについてご案内いたします。3つ目、その他ということで、3つ今日は議題として挙げさせていただいております。

(1)の利用実績と寄せられた意見につきましては、資料3、資料4、資料5、この3つの資料に基づきまして説明をいたします。(2)の今後の事業内容、スケジュールにつきましては、資料6に基づきまして説明をいたします。それぞれについて委員の皆様からご議論をいただきたいと思いますと思っております。

説明は以上でございます。

会長 それでは、早速議題の(1)番、利用実績と寄せられた意見について、事務局からご説明をお願いいたします。

事務局 それでは、まず資料3をお手元にご用意いただけますでしょうか。資料3、この横の資料になります。カラー刷りにしております。こちらの資料は、風ぐるまの利用者の人数と収入の実績につきまして、平成29年度、平成30年度、令和元年度の3カ年を1カ月ずつ表に表したものになっております。そして、資料の中心から下部分につきましては、棒グラフで利用者の実績を表している資料でございます。

この棒グラフを御覧になっていただくとお分かりになるかと思うのですが、利用者につきましては、年々増加しているという状況になります。緑色が令和元年度の実績です。ピンク色が平成30年度の実績。青が29年度の実績となっておりますので、年々増加していることが見てとれると思います。

そして、4月から7月にかけて、春先から夏にかけて利用の状況が増えている。そして秋から冬にかけて利用者が少しずつ減少しているという特徴が見られるかなと思います。

それから、中心から上の表を御覧いただきたいと思うのですが、こちら前年比の欄を見ていただきますと、平成30年度と令和元年度を比較しますと、前年度対比で各月前年度よりも多くなっているのがパーセンテージで示されております。ただし、10月につきましてはのみ利用者が少なくなっている状況があります。これは推測なのですが、恐らく10月は天候の不順がありまして、特に台風19号の際には運行を中止しているということもございまして、そういったところが影響しているのかなと推測されます。

資料3、この中心部分のところに、赤枠で囲ってあるものがあります。収入の内訳を表記してあります。収入の内訳が総額で書かれてありますけれども、運賃、あと区民パスポートの販売、広告費、グッズ販売、この4つの総計がここの金額に記載されていることになります。具体的な内訳はここに表記していないのですが、パスポートの販売につきましては、3月に売上が非常に多い状況になっております。なので、収入のところでも3月のところがほかの月に比べると多い状況になっております。

それから、広告費につきましては、車内に窓のところであるとか、車内のスペースに、運転席の後ろの部分であるとか、そういったところにポスターであるとか、ステッカーを掲示しております。ポスターにつきましては、1カ月単位で希望される事業所などに掲示をしていただいている状況になっております。それからグッズ販売とあります。グッズ販売はこちらのタオルです。こういったものを作っております。それからキーホルダーです。こういったものを作っております、パスポートの販売のときであるとか、あとは車内にもこのご案内をしておりまして、それで販売をしております。また福祉まつりであるとか、さくらまつりなど区の大きなイベントのときにこちらを販売しているところでございます。

資料3につきましての説明は以上でございます。

引き続きまして、資料4と資料5につきまして説明をさせていただきたいと思っております。

資料4は今年度、風ぐるまに寄せられた意見をまとめたもので、アンケート記載による意見、それが資料5です。それがアンケートによる意見を取りまとめたものになりまして、あとは窓口や電話、メールなどで寄せられた意見、そちらを資料4の中でまとめているところです。

まず1枚目のアンケート記載による意見のところににつきましてご案内いたします。利用状況アンケートというものを千代田区役所と高齢者総合サポートセンター「かがやきプラザ」この2カ所に常時設置しているところでございます。回収期間は平成31年4月1日から令和元年12月27日までということになっております。回収の件数は52件。回答者の属性ということですが、平均年齢67歳。アンケートには年代を記載するところがございます、こちらを平均したところ67歳というところで数字を出しております。居住地区、地域につきましては麹町地区が24名、神田地区22名と。それから利用ルートは4つのルート満遍なく回答いただいたというところです。

まず(1)利用頻度でございますけれども、ほぼ毎日利用されている方、週に複数回利用されている方、月に複数回利用されている方ということで、アンケート調査ですので利用されている方がほとんどいらっしゃるということです。ただし、使わないという方もお二人アンケートに回答していただいたところです。

(2)利用目的です。この利用目的につきましては、円グラフで表記してありまして、数字が書かれてあります。これは複数回答の件数になります。トータルで101件の回答をいただいているところでございます。パーセンテージではありません。こちらのグラフを見ますと、特徴的なのは区役所に行くため、区内の福祉施設へ行くため、こちらで多くの方が利用されているということが見てとれるかと思います。

そして、区内の公共施設へ行くため、出張所とかですね、そういったところに行くために利用されている方。通院のために利用する、あと買物などに利用する、日常生活において利用されている方が多いことが見受けられると思います。

では、ページめくっていただけますでしょうか。1枚、めくっていただきまして裏面でございます。(3)で「使わない理由」ということで記載しております。先ほど2名の方から使わない方が回答いただきましたけれども、複数回答でこちらの点に記載させていただいております。目的地まで時間がかかるためであるとか、目的地近くにルートや停留所がない、乗換えが不便、帰りのルートがないから利用しないのだよという回答になっております。

(4)番です。「風ぐるまが今後より利用しやすいバスになるためにはこういった取り組みが必要か」ということで、記載しております。こちらにも円グラフの中には数字が書かれてありますけれども、こちらにも件数の表記になっております。合計で92件の回答がありました。この中でやはり多いのが、運行本数を増やしてほしい。ルートを双方向に設定してほしいというのが56件になりまして、半数以上を占めていることになっております。それから始発、終発を早く又は遅くしてほしいということであるとか、停留所を増やすということも多く寄せられている要望になります。

(5)番です。運賃の支払い方法です。区民パスポート、現金、ＩＣカードということでこの3つの支払方法がありますけれども、おおむね同じような割合になっていることが見受けられます。

では、次のページにいきます。(6)番、自由意見欄に記載されていたところを表しております。本数を増加してほしい、30分に1本ぐらい運行してほしいと。ほかの自治体では20分、30分に1本運行している自治体が多くございますので、それに見習ってほしいという内容となります。

また双方向ルート、ルート新設、秋葉原ルートの逆ルートが欲しい、帰りが使えないのだよという要望になります。双方向ルートは以前から要望が多い事項になります。運行時間の拡大、こちらにつきましても通園、通院、仕事のために始発を早く、終発を遅くしてほしいという要望です。あとは個別具体的な内容になっておりますのでご覧いただければと思います。

続きましてⅡ番になりますが、「窓口、電話、メールによる意見」をご紹介します。こちらは福祉総務課で受け付けた分と区役所全体で受け付けた分、広報広聴課で受け付けた分ということで表記をしております。まず福祉総務課受付分ですけれども、幾つかご紹介をいたします。シルバーカー利用の際の運転手の介助について、乗降の手伝いをしてもらえないのかというご意見、ご要望です。こちらにつきましては、利用される方がご希望がありましたら、声かけていただきまして、運転手が乗降のお手伝いをしております。

次、区民パスポートの非課税者の定義についてということでご意見がありました。個人では非課税でも世帯では高額所得の場合もある。もう少し実情にあった制度とはならないのかということなのですけれども、区民パスポートなのですが、ご案内をもう一度させていただきますと、区内にお住まいの方につきましては、区民パスポートを発行しております。1カ月、3カ月、6カ月、1年と4つの券種がございまして、1カ月のパスポートですと1,000円。3カ月だと2,800円と、6カ月5,400円、1年間で1万円という料金体系になっております。

ただし、区民の方で住民税が非課税の方、それから障がいをお持ちの方、こちらの方々につきましては1年間1,000円でパスポートを購入していただいております。ですので、個人では非課税でもというところが今、ご案内させていただきましたけれども、個人で非課税の場合は1,000円でパスポートを購入していただくことができます。けれども、ご主人が非常に高額所得がある場合で、奥様が専業主婦であるという場合ですと、こちらの個人の非課税というところに値するということになります。そういったことに対してのご意見になります。

次の丸ですけれども、障がい者と子育て世代の無料化についてとあります。障がい者と子育て世代については無料化すべきということです。こちらにつきましては、今ご案内いたしましたけれども、障がいをお持ちの方につきましては、1年間で1,000円のご負担をいただいておりますけれども、そうではなくて、障がいのある方は無料にするべきじゃないかということです。こちらは地域福祉交通という名称でこの事業を行っているのがあるならば、そういった配慮も必要なのではないかというご意見でございます。

次の丸です。運転手の態度についてとありますが、もう少し丁寧に優しい対応を望むと、他のコミュニティバスと風ぐるまは違います。高齢者、障がい者が対象の福祉交通ということを理解していない方もいらっしゃるのではないかというご意見です。運転士さんにつきましては、女性のドライバーさんがすごく多くなっている状況です。最近運転士になられた方が少し増えてきているというところから、こういったご意見があったというこ

とになります。

最後の丸です。子育て世代の乗車マナーについてとあります。運転中、子どもが歩き回って危険ではないかと思ったが、親が注意しないというケースがあったということです。こちらにつきましては、運転士さんも本当に危ない状況であれば、当然車内アナウンスなどで注意喚起はしているところでございます。

2つ目の広報広聴課受付分とあります。こちらについては、まず1つ目は停留所での違法駐車についてということであります。違法駐車車両があって、停留所の所定の位置にバスが停車できないで、乗り降りに非常に不全を感じている。アクセスラインを整備してもらいたいという内容です。

次の丸ですが、非課税者の無料化についてと。1年間1,000円のパスポートでも負担を感じる。非課税者は無料にしてほしい。それからその次の下から5つの丸ですけれども、こちらにつきましては、バスのハード面に関することが多く記載されております。こちらはご覧いただければと思っております。

そういう意味でいきますと、福祉総務課に寄せられた意見というのは、どちらかというと運行のソフト面のことが多く、窓口にご意見、ご要望で寄せられていて、広報広聴課にはハード的な部分について寄せられたケースが多かったということになります。

資料3、資料4、資料5の説明につきましては以上でございます。

会長 ありがとうございます。それでは委員の皆様からご質問、ご意見いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

最初、私から3点ぐらい質問したいのですが、資料3に関連してでありますけど、1つ目は平成29年から令和元年までというのが、運行の状況というのかサービスレベルというのか、本数とかルートというのは同じでしたでしょうか、3年間。

事務局 そうですね、同じです。

会長 それで利用者がちょっと増えているということなのですね。

事務局 まだ統計的に数字は出ていないのですが、高齢者とか障がい者が増えているわけではなくて、通勤ですとか、そういった人たちが増えているという傾向があると聞いております。

会長 ありがとうございます。

笠井委員 通勤というのは、区内の方。

事務局 区外も含めてですね。

笠井委員 区外も含めて。

事務局 実は、この統計以外に千代田学といって、千代田区でいろいろな政策提案を受けて、大学の学生を含めて研究しており、今年度、法政大学に風ぐるまの研究もしてもらっていて、そういった資料もつい最近、中間報告という形で提示をもらったのですが、その資料を見るとかなり通勤で使っている方がいるというのが出てきていまして、これは昔からの風ぐるまと全然目的が異なっている人が使われているのだなというのが、読み取れるところがございます。

笠井委員 人口増ということも関係あるのですか。人口が増えていますよね、毎年、毎年、2,000名ぐらいずつ。

事務局 そうですね。人口が増えれば、相対的に利用が増えるというのもあると思い

ますが、それ以外の要素もかなりあるのではないかと考えています。

笠井委員 関連で乗車率みたいなものは出ないのですか。例えば、本数がどうのこうの云々と言っているけど、乗車率は関係あるわけですよね。どのくらいで回転しているとか、そういうものが出て、これからは見えない。ただ人数が増えた、グリーンとあれ違いはあるけれども。車自体は何人乗りで、この場合の乗車率はこのくらいだと。満杯になってきたら増やさなければいけない、今後のあれにもなってくるわけで、乗車率というのは必要だと思います。

事務局 数字的に乗車率というのは出してないと思うのですが、恐らく率が高いところもあれば、低いところもあると認識しております。

歌川委員 今のご意見で言えば、例えば「風ぐるま」は、1日何ルートも、それぞれのルートごとに時間ごとに走っています。どこで乗って、どこで降りるかまでは、その時間帯ごとに何人ぐらい平均で乗っていたと正確なのをとろうとすれば大変なのかもしれないけれども、運転手さんが何人ぐらい乗っていたというのを報告してもらって集計をしていくというのだけでもやっておいたほうがよいのではないかと、どの時間帯が混んでいるとか、そういうのが見えると思うので。今、ご意見をいただいたので、やったらどうでしょうか。正確にやるのは多分大変だと思うのですけれども。

笠井委員 後の要望にもあるのだけれども、通園に通うとか、学校に行くために使ったとか、通勤に使うとか、いうことだったら午前中なり、朝の時間帯が多いわけですよね、当然。そういう差が分からないと。乗車率というのは必要かと思うのです。

金子委員 それと土日祝日と平日のどれくらい乗っているかというのはとられていますか。

事務局 はい。

歌川委員 曜日ごとも出ますよね。

事務局 ええ。

金子委員 そうすると、例えば土日祝日、アンケートを見ていると公共施設に行く方、病院に行く方が非常に多かったと思うのでけれども、その分、結構土日祝日に乗らない方が多いので、逆に平日にその分回せないのというたき台にはなと思うので、その辺どれくらい乗ってらっしゃるかが分かるかと思っています。

事務局 そういう細かなデータを分析すれば、傾向が分かってくると思う。

金子委員 先ほど言われた時間帯と曜日の組合せで、日曜日全然乗ってないのだったら、ちょっと考えると。

事務局 後で説明しようと思ったのですが、来年度の予算で、そういった調査経費を内示の段階ですが確保しましたので、そういったものを活用して分析をしたいと思っております。

金子委員 ありがとうございます。

会長 もう少し利用の実態の細かいデータを分析した結果を見たいというご意見でしたけれども、何年か前に乗車の調査はどこで何人乗って、何に降りてとかやったと思いますけど。かなり前でしたか。これの見直しのときでしたか。

事務局 去年の4月ですね。

会長 そうですか。

事務局 平成30年4月に、日数としたら4日程度。平日と日曜日ということで、一度日立自動車交通さんにご協力いただきまして、調査したことはございます。

会長 続きで2点目の質問です。先ほどもお話しが出ましたが、区民パスポートはどのくらい売れているのかなということをお聞きしたかったのですけれども、利用者の内訳みたいなものですね。通勤が増えているというお話でしたけれども、おおよその割合みたいなのは分かりますでしょうか。

事務局 区民パスポートの発行の年間の枚数というところで数字をご案内いたしますと。780から800枚、トータルで発行しております。その内訳なのですけれども……。

会長 分かりました。そうしたら普通定期券と毎回のICカードですか、その辺はどのくらいになりますか。

事務局 手元にデータがなくてご案内はできないのですけれども。

会長 定期券利用者というと区外の方なのですね。

事務局 そうですね。ただ、普通定期券につきましては、発行の実績はありません。全て区民パスポートまたは現金、ICカードの利用になっております。

会長 そうすると区外の居住者であんまり高頻度で利用されている人がいない。

事務局 そうですね、区外の利用者の場合ですと現金、ICカードで利用されていると。この普通定期券の1年券辺りが売れるといいなと思っているのですけれども、なかなか実績が上がらないところであります。

会長 最後、3点目は支出のデータはどうなっているのか知りたいと思っている。収入のほうは800万ぐらい。

事務局 支出に当たりましては、運行経費からこの収入の額を引いた金額を区の補助金として運行事業者に支出しているところになります。おおよそののですけれども、年間で8,500万から9,500万ぐらいの辺りを補助金として執行しているところです。これに、例えばバスを新しくするであるとか、そういったことがあった場合については、それにプラスアルファで補助金を支出するという形の事業体系になっております。

会長 ありがとうございます。

事務局 大体年間8,000万ぐらいですね。運行経費として補助金を出しているのが、年間8,000万ぐらい。

会長 ほかにご意見、ご質問等ございますでしょうか。

佐藤委員 私も幾つかお聞きしたいのですけれども、アンケートの利用状況の中で、回答者の属性、平均年齢でお出しいただいているのですけれども、各年代で考えたときにグループニングすると、どういう年代のばらつきになっているかということが1つ。それから、10月は天候の不順で台風とかがあると、運行中止になるというお話があったかと思うのですけれども、福祉交通ということで考えると、保育園は台風でも開いていて、むしろとても通うのが大変なときだと思うのですね。そういう方の移動の手段ということでは、そういったときに走っているというのはすごく貴重なことなのかなと思うのですけれども、それはもうずっとそういうやり方でできているかどうかとか、そういったことをお聞きしたいのですが、いかがでしょうか。

事務局 最初のご質問なのですが、今回のアンケートが常設で区役所の3階と高齢者総合サポートセンターに置かせていただいている、回収もほとんど高齢者総合サポートセン

ターが9割ぐらい、今回ありました。その中で、やはり利用される年齢の方がどうしても高齢者総合サポートセンターになってしまうので、ほとんど50、60代以上。あと70代、80代、90代の方がほとんどで、あと30代のお母さん、子育て世代のご意見かなというところが数件あった程度で、ほとんどが高齢者で80代、90代の方のご意見がほとんどという形になっております。

佐藤委員 そうするとアンケートをもし次年度とっていただくときには、ボックスの設置場所というのは少し工夫が必要かなと思います。

事務局 そういう意味では、さっき会長から言いましたように昨年の5月か6月ぐらいに、区役所とサポートセンター以外の公共施設にも同様のアンケート調査。失礼しました。30年5月21日から6月20日まで、約1カ月の期間で区内の公共施設にアンケート用紙を置かせてもらって集計をした。それを前回の運行協議会でもその調査結果はご案内したと思うのですが、そういったこととか、先ほど言ったように千代田学で別な形で、インターネット調査もしていますので、そういった複数のデータを集めて平均的なといいますか、様々な意見を統計的にとっていきたいと思っています。今回のこのアンケート調査は今年1年、まだ1年たっていないですが、4月から12月までのアンケート結果ということで、これを一部という形でご理解いただければと思っています。

あと、10月の運行停止になったということは、これは従来から特に変わっているわけではないよね。

事務局 実は運行を中止したというのは、大雪が降って翌日の道路が凍結してしまって、運行が非常に危険だというレアケース以外は、基本的には運行を中止したことはないです。今回のケースにつきましては、気象庁からも大分事前に計画運休ということが他の交通機関でも進んだということもありましたので、それで安全な運行を確保するという点から、やむなく運行を休止にしたという実態です。今後、今回のようなケースがスタンダードになる可能性はあるかもしれないですけども、レアケースとご理解いただければなと思っています。

佐藤委員 分かりました。ありがとうございます。

会長 ほかに何かございますでしょうか。

会長 もう1点。資料4のアンケートの3ページ目に、窓口、電話、メールによる意見ということで、個人で非課税で、世帯で高額所得というお話がありましたけれども、これは何とかやる方法はあるのでしょうか。

事務局 これ非常に難しい問題で、世帯の収入は調べられないのですよ。個人は端末で見れば分かるのだけれども。世帯全員のは分からないので。

歌川委員 というより、外形上は同じ世帯なのだけれども、住民票上、別世帯というのが圧倒的に多いのですよ。同じ世帯だったら合算のしようもあるけれども、同じ住所で、同じ家で2世代あると世帯分離していて、世帯主がそれぞれいるなんていうのは分からないですよ、結局。また、資産はあるのに現金がない、所得が低いとか、そういう話をし出すと、とてもではないけど追い切れないというところがあるので、こういう感覚的にはあの人お金持ち、あの家お金持ちなのに何で1,000円なのというのは分からなくはないのですけれども、役所はきちんとこういう理由であなたは1,000円じゃないですよとなかなか言えない。その方の申告を見るしかない。

会長 そうですか。

金子委員 それに関して、生活保護世帯とかはどうなっています。

事務局 生活保護世帯、非課税です。

金子委員 というか、ゼロ円じゃなくて、やっぱり1,000円とっている。

事務局 そうです。

金子委員 なるほど、なるほど。

歌川委員 生活保護の方も生活扶助費をもらっているんで、その中から1,000円いただきますということになります。

—— なるほど、ありがとうございます。

事務局 料金についても障がい者とか子育ては無料にしてほしいという意見もあるので、運行体制もそうですけれども、料金体系も含めて見直しをするのであれば、一緒にしていきたいと思っています。

歌川委員 難しいのは、運賃を100円もらったとしても運行経費等には不足が出ていて、不足分が区からの補助金になっているわけです。その100円をさらに安くするということは、その分、誰が負担しているかということ、区から補助金が出るということは区民の皆さん、みんなも負担しているということなので。安ければいい、ただならいいという議論をしていくのはいいのですけれども。誰かがそれをどこで負担しているかということを考えないで、障がいがあるからとか、生活が苦しいからただでいいのですよという単純な話になってしまうとなかなか難しいところがありますので、その辺りも含めてご議論いただきたいなと。

会長 資料6を説明していただいてから、いろいろと見直しに関してご意見いただきましょうかね。

事務局 それでは、資料6について私から説明をさせていただきます。1、2、3とありまして、まず検討状況と、2番についてはその検討の内容。それから見直しのスケジュールという形で記載をさせていただいております。

まず、これまでの検討状況でございます。令和元年度予算と書いてありますが、今年の予算です。昨年度、風ぐるまの課題を解決するためにどうしたらいいかということで、一番メインとなる予算として新ルートの設置ということで、下に※印で新ルートとは、と書いてあるのですが、麴町・四谷方面ですね。あと、神田では秋葉原方面に双方向の運行にしてほしいという要望に応えるために、基本的に一方通行とかあるので、完全な双方向ではないのですが、四ツ谷駅の直行便、秋葉原駅の直行便というルートを設定したらどうかという提案をしたのですけれども、財政当局としては、風ぐるまの目的とか到達点を抜本的に整理した上で、そういった予算は組むべきだということで、結果的には予算処置がされなかったという経緯がございます。

令和2年度予算、来年度予算については、去年の8月ぐらいから編成が始まりまして、財政当局と交渉した中で、他区で運行しているコミュニティバスということではなくて、従来どおり高齢者、障がい者をメインターゲットにした交通弱者のための地域福祉交通だということを明確にするということで、この福祉目的の範囲内で増便であるとか双方向であるとか、そういったものがどこまでできるかというのを来年度予算で専門の業者をお願いして、調査をしてみたいということで今、進んでおります。

2番の見直しに向けた検討・検証でございます。これ予算が計上された場合でございますが、風ぐるまに寄せられている要望の中で、3つの多い要望。運行本数の増発ですとか、双方向のルート、あるいは数は少なくなりますが、運行時間、朝とか夜の時間を拡大してほしい。この大きな3つの要望に対して、解決方法があるかどうかというのを交通機関の専門機関に調査、検討をお願いするという内容です。

検討の内容としましては、この3つの要望を実現するための範囲、あるいは方法、あと実現した場合の経費。お金をかければいいのかという問題ではないので、どこまでお金をかけられるか。また要望を受けるためには、そのルートとか停留所を新たに設置するとかも必要になりますので、警察とか東京都との交渉も入ってきます。その可能性の検証も含めて、委託をしていく方向です。

全てにおいてそれで解決するわけにはいかないことも考えられますので、必要に応じて、風ぐるま以外の方法。例えば利用者の要求に応じて運行するデマンド交通みたいなものもあると聞いています。あるいは、今、障がい者の福祉タクシー券というのがあるのですが、高齢者にはないので、補足的な手法としてそういった手法についても提案をいただければという形で検討をしておるところでございます。

今後のスケジュールでございます。あくまでも予定でございます。来年度末で一応、今の運行事業者であります日立自動車交通と5年間の協定期間を迎えます。今、言った検討を来年度するので、タイミングとしては、再来年度から協定を結ぶときに変更をとというのが一番いいと思うのですが、時間がなかなかないということで、十分な検討をするためには、協定期間の延長を考えております。

車両の耐用年数が大体7、8年ということもありますので、それに合わせて2年ぐらい延長を考えておるところでございます。来年度は課題解決に向けた調査を実施して、その結果を踏まえて見直しの方向性を確認したい。

令和3年度、その翌年には新たな事業者の選定。日立自動車さんになるかどうかも含めて事業者の選定を行いまして、令和4年度、準備期間、周知期間を経まして、令和5年度から新たな運行体制に移るというスケジュールを組んでおります。

裏面にいきます。先ほどこっちと説明しましたが、必要に応じて見直し案を補完する他の方法についても検討していく予定でございます。今、言ったスケジュールを表にしたものが、そのスケジュール表になっております。一番上の協定期間が、矢印が令和2年度の末ということで、その下の協定期間延長が令和3年度から4年度の2年間。それから新協定を結んで新たな運行を始めるのが令和5年ということで、その下は、来年度その検討期間。それからその下の事業者選定。それからその下が、準備引継ぎ、周知の期間。それから一番下が必要に応じて、風ぐるまとは別な方法。補完する手法について、点線ではありますが記載しております。

4番としまして、来年度の運行協議会のスケジュールでございますが、2回ほど予定をさせていただいております。1回目は7月と書いてありますが、調査結果が多分まだ出ていないと思いますので、調査の内容を報告したり、令和3年度の予算に対して意見をいただいたりというところで、7月から夏ぐらい。7月、8月、9月ぐらいになるかも分かりませんが、それが1回目。それから、年明けまして、1月ぐらいに調査結果が出ていれば、その報告をさせていただくと同時に、令和3年度の運行計画についても報告ができればと

考えております。

事業内容とスケジュールは以上でございます。

笠井委員 スケジュール化というのは、移行期に関してどうするかということで、業者に頼んで調査を行っていくということですね。福祉目的ということでかなり限定して、目的を創出するという事で予算化を進めているということで、従来のコミュニティバスの方向性みたいのはカットされてくると。

ただ、時代によって福祉の要望というのはかなり変わってきたり、交通体系も変わってくるかもしれない。スモールシティでは自動運転が行われて、福祉はそこでいいだろう。またはウーバーみたいなことで、利用者が頼めば、そこに対して行政がある程度負担をしようということも生まれてくるかもしれない。

それは時代によって今後変わっていく、方向性、そういう方向に変わっていくと思うのですよね、当然。その場合、例えば要望と総合福祉みたいなことで言えば、福祉で物を買いたいとか介護の何かを買いたいとか、買物に行きたいという人がいるかもしれない、独り住まいで。また介護で何か買いたいものだけでも、それはどこにあるのか。それは秋葉原のこういうところにあったり、電気製品もこういうのがあったり。それから介護製品はかがやきプラザにも売っていますよとか売ってないとか。それから、スーパーなんかでもそういうところも出てきていますけれども、そこに対して運行しようとか、そうすると関連性で明確になってくるわけですね。

ぼやんとした形でただ運行していて、コミュニティバスみたいな使い方をしたり、いろいろなことをしているので訳分からなくなってしまう。そこまでいくのか、もっと限定するのか。そういうことで方向性はおのずと見えてくると思うのですが、目的を明確にもっとするのだったら、やり方はいろいろあると思うのですね。たまたまうちのおふくろやなんかもそうだったけど、当時、もう20年前車椅子はどこで売っているか分からないし、区で借りられるかどうか分からないし。これは何かというのが全く分からない。今はいろいろサービスもありますしあれだけでも、そういうときに借りていくとか、何かのときにもこうですよというような。それは総合福祉政策の中で風ぐるまも位置づけられてくると。

それ以外のものもこうだよということであつたほうがいいのか、目的に合わせてやるのか。その辺を明確にしていけないとよく分からない。時代とともに要望も変わってくるだろうと思います。デパートに物を買に行くとするのはどうなのか。デパートと云ったって区内にはないから、有楽町辺りはいいかもしれないということになってしまうかもしれない。そういうことで変わってきてしまう。またはサービスの仕方とか、花を見たいとかいうときには特別にバスを仕立ててやるということも日曜日に関してはやってもいいだろうし、そういう柔軟性も必要だろうし、そういう宣伝の仕方でも利用客も増えると思いますしね。総合的にそういうことが必要なのだろうと思うのです。

今だと、ちょちょちょちょスケジュールがこうなって、業者が出てきてこうだということ訳分からなくなってしまうところがありますので、もう少し目的を絞るのか。ただ、そればかりやると多分利用者、交通弱者と言われる高齢者から文句が出る。コミュニティバスみたいな使い方をさせてくれと。それに関して、朝が遅いとか、始発が遅いとか、夜が遅いとかいうのが要望の中に出てきてしまうわけですね。そこまでカバーする

のか、そういうふうにかバーをしていますというご説明をしてくださるのなら、我々は分かるのですね。そういう方もいらっしゃるから、そういうことまで含めて区としては考えてやっていますよということであるのかね。

それも交通弱者ということになって、福祉に限られてしまう。健常者、一般の方のサラリーマンの通勤客もあるだろうし、それはご要望はたまたまだからそれは構わないでしょうということにしておきますということなのか。ここに目的を絞ると書いてあることに関しては、その辺をどうするのかということ、問題ないのではないかなと。

事務局 ありがとうございます。

歌川委員 今、笠井委員がおっしゃったことは、この間、風ぐるまの見直しに向けての議論の中で、保健福祉部の考え方としていろいろ議論した中で出てきました。おっしゃるとおりでして、福祉といったときに1人1人イメージする福祉が違っていることとか、1人1人求めるものが違っているのですね。

自分でやる人と、できるだけ区にやってもらいたい人がいる。こういう中での風ぐるまの議論なので、目的をはっきりさせようということが1つあった。もしコミュニティバスとして広く使っていただく、地域交通だよということであれば、保健福祉部だけで議論する話ではなくて、まちづくりとか観光とか、区民のコミュニティとか、そういうところで一般的に議論をするべきですと。

福祉がやっている中で、それを明確にしないから、福祉部に停留所を増やせとか、本数が少ないとか、買物に行きたいとか、保育園の送り迎えに使いたいとか、そういう話が出てきているので、今の保健福祉部で、そこまではとてもではないけど対応できません、そういう話を中で議論してきて、それだったら原点に戻って、この風ぐるまの原点は福祉の施設を使う方の足を確保しようと。交通機関がどんなに発達していても、50メートル歩くのが大変な人とかもいるでしょう。そういう人たちが福祉の施設を使うときにということで使ったバスのところの目的をまず考えよう。ただ、そのようにしたときには使う人が限定されていて、もったいない使い方という意見があった。もしそうであれば、そういう人のためだけだったら、もしかしたら、バスは止めてしまって、必要な人に必要なタクシー券を配ったほうが安いのではないの、そういうことだってあり得るでしょう。そんなことも検討しなければいけないよねということで、来年度の予算を組んでいるわけで、今の説明だと確かに分かりにくいということはあるのですけれども、そのあたりは議論した結果なのです。

ただ、今、ご心配してくださったとおり、私も申し上げたように利用者を限定しましょうとか、それから目的を限定しましょうとかいうと、難しいのは、今、既存の利用者の方たちから文句がくる。これは皆さん、ご案内のとおりルートをちょっと変えたり、停留所の位置を変えただけで物すごく非難がくるわけですね。苦情というか。それを考えるともう一回全部止めてしまって、全部止めて廃止します。廃止した上で新たにしますというのが、多分一番はっきりするやり方なのです。いろいろな苦情とか、批判とかを受けたくないのが役所なので、そこをなんとか少しずつ動かしてきたというのが今までです。

先ほどデマンドの話が出ましたが、本当に病院に行かなければいけない、その人には病院に行く足をつくってあげなければいけない。それは介護保険でできるのか、できないものも含めてやらなければいけないとか、そういう理屈を1個1個作っていくという

作業を来年やりたいなと。

今お話があったデパートの話ですね。千代田区、かなりこのところにきてスーパーも増えてきましたけれども、やはり伊勢丹とか三越とかに買物にいらっしゃる方がいるのだったら、そういうところと提携してそこにいく便を作ったっていいのではないの、そういうことも考えたっていいのではないの。それはお年寄りが高齢になって、生活を続けるために必要なものだったら、それは福祉で考えるべきでしょう。だけど、きっとそういう便を作ったら、高齢者じゃない人も使うよね、区民の利便性になるよね。そこでまた戻ってきてしまう。こんな議論を続けていながら、なかなか中で話をしていても整理がつかないので、どういう切り口で整理をしていくかということも含めて、専門的に集中的に調査をしてもらおうかなというが来年に向けての思いで、笠井委員が言ってくださったことはそのまま私たちの悩みでもあり、この場で、だったらこういう切り口でやってみたらどうでしょうかというご意見をいただけると、来年の調査に向けてははっきりしてくる。何でもありなのではなくて、こういう観点でやったらどうかというところをこの委員会でご意見いただけると大変うれしいなと思っております。

笠井委員 キャンペーンみたいなことは多分あったりして、例えば福祉交通ですと、地域福祉交通ですというのを、バスが大型化されたのでコミュニティバスみたいに思ってしまう人もいっぱいいるわけです。隣区で目立ちますしね。そういうことで言いますと、実は、僕さつき桜のことを言ったけど、例えば美術館巡りを何かやるとか。これは港区でもやっていますよね。コミュニティバスなんかのあれでやっているけれども、例えば福祉ということで限ってチラシも出して、こうこうこうやりますと。桜の時期には千代田区内の桜見学をします、バスの中で見られますよ。2台、3台連ねていくということをやったり、買物ツアーでもいい。ほかのことやってもいいし。そういうキャンペーンをやればこれは福祉バスなのだよということをもう少し認知してもらおうということも必要なのではないでしょうかね。それで皆さんからご意見をいただいていく、こういうふうにやったっていいじゃないかと、そういうことですよね。

たまには何とか温泉でバリアフリーみたいな温泉みたいなのがあれば、そこへ行きたいという人がいるかもしれない、たくさんね。そういうことに日曜日を使うとか、キャンペーンでこういうふうに使っているのだなということがかさなって、あとはふだんはコミュニティバス的な使い方もしますけれども、みたいなことも多少入ってもいいけど。PRがもう少しあったほうがいいと思うのです。

歌川委員 本当におっしゃるとおりだと思います。一方で、言い訳みたいになってしまっていますが、制約として今の風ぐるまというのは、ちゃんとルートも決めて許可を得て、ここを走っていますので、今、おっしゃっていただいたキャンペーンをやるとなると、この風ぐるまとは違う意味での事業というのですかね、をやらなくいけなくなってくると。

笠井委員 貸切りバスみたいなことね。でも日立さんは持っている、貸し切りバスを。

歌川委員 そうするとどこがやるのみたいな話になってしまったり。先ほどの温泉の話なんていうのは、実は高齢者、フレイル対策とかいう話になっていて、こういうことを外に出るきっかけの1つにして使いましょうよなんていうのは大事なことだと思っているのですけれども、どういうふうに組み合わせるかですね。

今、笠井委員がおっしゃったような柔軟な発想どこまで持てるかというところが、私た

ちに課せられたというか、突きつけられている課題の1つでもあるのかなと思っています。
大変貴重なご意見をいただいたので。

笠井委員 弱者から見た場合に、それに要望に見合っている計画なり、企画だったり、プロポーザルを受けたっていいし、それはいいのではないですか。

歌川委員 いろいろ貴重なご意見をいただいたので、チャレンジさせていただきたいと思います。

笠井委員 それは柔軟に、だからやるのだと。

金子委員 今、福祉交通としての風ぐるまと考えたときに、普通定期券というのは、どうして福祉目的なのに、普通定期券。

歌川委員 そここそまさにワンボックスカーからバスに変更したときに議論すべきところが抜けているというか、十分じゃなかったところなのですね。大きくしたから、いろいろな人も乗れるだろうから定期券も作ろうよというふうにした、その段階でもう既に目的が明確に整理されないまま状況に合わせて動いてしまった。

金子委員 なるほど。多分この普通定期券があることによって、コミュニティバスのほうかと結構誤解されているし、値段の設定も1日往復で2回乗って、20日間利用しても別にあわないし、今度、区民パスポートの値段設定も、なぜこの値段設定になったのかをご説明していただかないと、上げるなり下げるなりの意味が分からない。あと、それによって収入はあるけれども、実際に区が補填していて、全体の予算から見て、効果は出ているのかと。福祉バスだけだったときの予算と比べて、現状、多いのか少ないのか。そういうところをきちっとご説明していただかないと、これを上げると下げるとか簡単に言えない問題だとすごく思っていて、本当に福祉バスとしての利用を限定するのであれば、定期は要るのというところまで突っ込まないといけないなと思いました、単純に。

笠井委員 ただ、福祉の範囲が、さっき歌川さんが言ったけど、非常に広がって、都バスやなんかでも車椅子が乗れないという要望があるわけですよ。乗れるようにしてくれという要望者があるわけね。

金子委員 現実にあります。

笠井委員 ありますよね。区に限定してやっている場合、じゃあ、それをどうするのかということは考えなければいけないことですね。それと値段のこととかいろいろあるだろうけど。そういうのを総合的に考えないといかんのではないのでしょうか。

金子委員 一応税金を使っているわけなので、費用対効果というのが常に求められているので、そういうときにこのパスポートの値段設定であるとか、そういうところの根拠になるものがもうちょっと出てくると議論しやすいかなと感じます。

歌川委員 多分営業ベースで考えたら絶対に赤字になるので、だからこそ区がやっているのだ、そういう理屈だと思う。幾ら負担していただくかということには、細かな計算はなくて、大体これぐらい。例えば、シルバーパスで所得が低い方がこれぐらいだとか。あとほかの自治体でやっているコミュニティバスの、みんな有料で1000円か2000円とっていますけれども、そういうので安くした人には幾らぐらいと参考にして、切りのいいところで、所得の低い人に多少なりともただではないよという意味で年間1,000円負担してもらおうとか、所得のある人にも1万円は負担してもらおうとか、そういう話で作っているのだと思います。この普通定期券だけは、200円の1回の乗車券からみて、定期

券だとこれぐらいという計算が働いていると。

総予算でいえば、この風ぐるまは平成9年にワンボックスカーで始まったときに4,500～4,600万、年間の予算が。その前の年までの本当に限定された福祉バスといって、一日麹町も神田も3便ぐらいずつ走っていたときの予算が3,700万だったのです。それが地域福祉交通という名前にしたときに、1,000万増えたのは、どちらかという運行するための運転手さんの人件費ですね。人数が多くなればそれだけ人件費が増える。この後も、さっき事務局から説明がありましたけれども、車を買うために2,000万とかお金がかかるのだけれども、通常の料金はほとんど運転手さんの人件費です。車1台増やせば、1人増やさなければいけないし、時間を長くすれば、今まで1人だったものを1.5人にしなければいけないとか、そういう話で運行経費が増えていく。実質的にそれだけ収入は増えませんので区の負担は増えていく。そういうことでご理解いただくのがいいのかなと思います。

金子委員 ありがとうございます。

会長 関連して質問ですけれども、この車両を大型化した時点で福祉の目的がすごく広がって、利用者が広がったということですね。そもそも車両大きくしたというのは、乗り残しというか、積み残しが出てしまうぐらい利用が多かったので大きくしたのですよね。

事務局 そうですね。そもそも車両を大きくした要因は、ワゴンタイプのタクシーでは乗れない人が出てくるというので。

会長 ですから、現状では福祉目的でない利用の仕方をされている方も結構いて、ほかの区のコミュニティバスの的なところになっていると思いますが、千代田区役所の中では、じゃあもうこういうことだから、まちづくりの部局と一緒にやろうとか、そういう議論はないですか。

歌川委員 ありました。まちづくりもそうですし、地域交通という意味ではまちづくりもそうですし、コミュニティという意味で地域振興部というところがあるのですが、やるんじゃないの、そういうのもあるんじゃないのということで議論もしましたけれども、最終的な結論としては、福祉部で今までのとおり福祉目的だ、福祉部でやるべきで、所管を替えてまでコミュニティバスにする必要はないという結論ですね。

会長 支出も倍ぐらいになったのですよね、4,500万が9,000万か1億ぐらいで。その分まちづくりのほうから出してよみたいな、そういうのは特にはないのですが。

歌川委員 お金の出どころに関しては全く議論がなくて、どちらかという、様々に寄せられる要望を今、福祉部だけではとてもさばき切れないような、例えば、保育園に通うときに自分の家から歩いていかれるところじゃない保育園に入らざるを得ないということになったのだから、送り迎えするときにこういうのを使えるように時間を考えてくれとか、そういうような話が出てきてしまっているの、とても保健福祉部だけの話じゃないですよという問題提起はしたのです。

笠井委員 保護者の要求はすごいですよ。

歌川委員 当然、観光ですか。先ほど笠井委員からありましたけれども、桜の時期にはうまくそういうのも使えば、一般の人も乗れるようにするべきじゃないとか。お年寄りほとんどかがやきプラザ、斜め前のところに来る方が多いので、中で過ごしている時間帯は車が動いていないのだったら、何か別の動かし方をするようなことを考えろとか。そ

ういうご意見がたくさん来るのです。

そうなってくると福祉だけではなくて、先ほどの笠井委員から総合福祉というお話がありましたけれども、総合福祉の福祉は総合区政というか、地域の全体を見ながら考える中で、風ぐるまも位置づけたらどうかという議論をするとなると、保健福祉部の1つの所管がやっている問題ではないのではないかとということで、問題提起はしましたけれども、そこはそういうのもあるかもしれないけれども、今のまま続けなさいよという話が出てきた。ただ、様々な要望があって双方向にするのだったら、車を倍にすればできる話です。では、倍にしたら2億円でいいのですかと、長くすればさらに3,000万円かかりますけれども、いいのですかという話になりますよ。そういうなるかどうかの論理的な根拠づけとか、数値的な問題とかを整理しないと見えませんね。だからそういうことも含めて、来年調査しますよ、そういう話になったのが今の段階です。

事務局 当初は、今、歌川部長が言ったとおり、区の交通施策として風ぐるまをどうしたらいいかというのを議論しようとしたのですが、なかなか他の部はそこまで考えないという結果になったので、あくまでも福祉部が福祉目的でやりなさいという結果。そのための予算はつきますよということなので、総合福祉みたいな範囲まで調査するのなら、逆につけないみたいなこともありましたので、そこが難しいところです。

笠井委員 千代田区は結構交通体系、バリアフリー化というのは地下鉄に関しても進んでいますし、5,000人乗降客はエレベーターもつけなければいけないのですよね。そういうことで今、なっていますから、よっぽど悪い。それは交通体系をシームレスにこうやって、福祉から健常者まで、どこで区切るか分からないけれども、シームレスになるような方は行政施策でできるかというのと、一遍にはできないでしょうけど、世田谷区とかああいう住宅地があって、そこを細かくコミュニティバスで回らないと、なかなかというのとはまた違うわけですから。そこははっきりやって、逆に福祉ということで、さっき言ったように区切ったほうが、それによってできることをたくさん作ったほうが、多分輝ける福祉バスになるかもしれないと思います。中途半端にするのか、しないのか。区の判断でしょうけれども。福祉バスとうたっているのだったら、そっちにいったほうがいいのだよ、きっと。千代田区の場合はと思います。

会長 ほかの自治体というか、我が国の中でも千代田区なんて一番公共交通が便利な場所だと思うのですが、それでもさらにもっと走らせろ、走らせると、区民は要望するのだと思います。

先ほど、金子委員が言われたように効果のほう、なかなか測るのが難しいかもしれませんが、来年度の調査でどんな効果がどれだけ出ているのかというのは、何か調査をする必要があるかもしれませんがと思うのですが、どうなのでしょうね。本当に外出できなかった人が、できるようになったのか。今までより外出しやすくなったのか、それがなければ外出をあなたはできないのかどうかということですね。多分なくてもできる人は多いとは思いますが。

笠井委員 でも、身障者とかそういう人は何かのきっかけでこういうふうに出られたとか、こういうことができたとか、そういうのをすごく喜ぶのですよね。そういうのがいつときかもしれないのだけど、本当に周りを見ていると喜んでいます。それは大事なことで非常に思います。それがきっかけで、インセンティブになって出てくるようになったり

とかありますから。それは非常に大事で、そういうことから見ていくことも大事だと思う。だから、非常に難しいですよ。難しいけど、細やかでやれるというのは、福祉に限ったときにはできるのかもしれない。

会長 本当に会員制みたいにして対象者を決定してしまってもいいような気がしますけれども。コミュニティバスじゃないのだよと。

金子委員 そうするのは批判を受けるのですかね。例えば高齢者何歳以上とか、障がい者で登録制みたいにして。その方々の動きを見て、区の福祉施設を回るだけのバスにしてしまうかタクシー券か……。

会長 最初そうだったのですよね。

金子委員 ですよ。最初のやつは取り残しがあったからと。

会長 1回広げてしまったので、狭めるのは難しい。

事務局 1回広げてしまったものを狭めるのは。

金子委員 止めてしまえば狭くできますよ。

歌川委員 やるのだったら、もう一回全部止めて、最初からやりましょうというのはすごくやりやすいのですけれども、すごく乱暴で一番ハレーションが出る……。

金子委員 乞う御期待と言って止める。でも、予算聞いたら止めることに対して批判は少なくなるのではないですか。これだけのお金を使ってこれだけの人間……。

歌川委員 逆だと思います。千代田区だから1億円ぐらい使って当たり前だと。

金子委員 怖い。

歌川委員 逆にもっと使えという話。

事務局 他の自治体であれば、経費削減で縮小したり、廃止している自治体もあるみたいなので、それはそれで1つの選択肢ではあると思うのですが、千代田区はお金持っているでしょうという話になってしまうと、なかなか廃止だとか縮小というのが難しいのですね。

金子委員 難しいですかね。なるほど。

笠井委員 昔からいる人は意外と理解していただけるのですけれども、新しく入ってきた方というのは意外と乱暴ですね、言うことが。その違いはあります。

歌川委員 新しい方が半分以上ですから。

金子委員 そうなのですよ。

笠井委員 何でそんなこと言うのだろうということが出てきます。

会長 運行事業者さんのご意見も少しお伺いしてもよろしいでしょうか。

西窪委員 当社はワゴン車の頃から、先ほど来、話が出ましたハイエースの頃から20年以上ですね、平成9年よりこの事業を運行させていただいていまして、先ほどからご意見ありましたように、もう当然この20年余の間に多様化してどんどん変わってきているというのも事実です。

当初、平成28年からバスになったそもそもの一番のポイントが、乗車人数がどんどん増えてきて、ワゴン車では賄い切れないという中で、じゃあ車両を大型化して、少しでも積み残しがなくなるようにしたほうが便利になっていいのではないかと。ただ、そのときに、それまでワゴン車であったどこでも降りられますよというのがなくなってしまって、これは最終的に交通管理者である警察から安全上、厳しいと。バスであればどこでも止ま

るのは無理だよということで、その部分がなくなっているとか、不便になっている面もある一方で、バスになったことによって乗り切れないというのはなくなったのですが、逆に今度はいろいろな人が乗るようになって、今、議論が出たような、これまでの本来の福祉交通といった時代から乗っていらした方以外の方が多く利用されるようになって、そうするとやっぱりいろいろな要望が出てきて、でも、先ほど来おっしゃっているように、管轄するのは保健福祉部であるといったところで、このまま本当に風ぐるまという形で運行するのがいいのか。

実は当社、都内7区でコミュニティバスを運行しておりますけれども、どこの区でも実は同じ問題が出ていまして、このままコミュニティバスとしてバスを走らせたほうがいいのか、もっと小型化してデマンド輸送のものに特化したほうがいいのかという意見も出ています。あとは、海外のほうからアプリで車が呼べるというそういった仕組みもどんどん入ってきていまして、一部の都内の自治体ではそういったものを先駆的に実験して、どれぐらい利用者がいるのか。ただ、アプリなので高齢者がなかなか使えないということで、まだ普及には至ってないのですけれども。でも、この先5年先とか10年先になってくると、そういったものが普通になってくる可能性もあると。

本当に我々移動する旅客業界も変革の時期でして、今のままバスというスタイルで輸送することが本当に全て福祉の輸送をカバーできているのかというと、今後それも難しくなってくるのではないかと。どうしても高齢化になってきて、どんどんそういった方が増えてくると、今の既存のバスサービスだけではカバーし切れないものが出てきたときに、じゃあ何がいいのかと。我々業界の中でもすごくそういったところを模索している中で、例えば池袋なんかでは電気バスが去年から走っています。あちらは完全に観光に特化していますけれども、あの車は19キロしか速度が出ないという電気バスでして、例えば風ぐるまでも表定速度にすれば、大体23キロから25キロぐらいなので、そんなに大差はない。あの車ですと、普通の走っている風ぐるまのバスよりも値段は安価なのですね。かなり車両価格は安いので。じゃあ、そういった車でデマンド的な輸送をするのがありなのか、それとも先ほど来出ているタクシー券、今タクシーもユニバーサルデザインタクシーといいまして、車椅子のまま乗れるタクシーも出て、都内でも3分1ぐらいは入ってきていますので、オリンピックまでにはあとまだ数百台増えるという目標が掲げられていますので、そういった車が増えますと、従来の福祉タクシーではなくても通常の町なかを走っているタクシーで移動はできるのではないかと、そういったことを考えていくと、本当にバスというサービスをどこまで、こういった形で提供するのが一番望ましいのか。

料金体系の問題なのですけれども、安ければ安いにこしたことはないと思うのですけれども、利用者にとって。でも、先ほど歌川委員がおっしゃったように誰がそれを負担するのかとなってくると、やっぱりそこはすごく重い、大きな課題になってきます。せっかくバスとして走らせても、乗らなければ収入がなくなってしまうので、どうしても税制負担が増えて、最終的には区の負担が増えてしまう。

今でも風ぐるまは、日曜日はどうしても利用者が少ない。町なかを走っていても人が乗ってない、よく空ぐるまと冗談でやゆされますけれども、平日と日曜日ってかなり利用者に温度差があるのも事実ですので、そういったところも今後よく検討した上で、本当に必要などころに必要なサービスを集中して、バスも例えば午前中と午後の時間帯で、今は大

体同じような時間帯で一日走っていますけれども、例えば午前中を厚くして、昼からは少し薄くするとか、そういったフレキシブルな対応にしていけるのも1つのやり方で、我々事業者は選択と集中と呼ぶのですが、必要なところに必要な資源を投資しましょうと。そうでない部分は少し見直して、ならしていきましょうというのも、一日朝から夜まで等間隔で走るバスというのは覚えやすく便利という面はあるのですが、その分経費がかかってしまったり、今、ご存じのように軽油もどんどんどんどん上がってきてまして、数年前よりも1.5倍ぐらいまで軽油の費用、燃料代も上がってきていますし、消費税等の増税とかによりまして経費が上がってきているという中で、我々業界特有の事情でいきますと、運転手不足という問題もありまして、たくさんの車を走らせるのは我々もありがたいことなのですが、それだけの人を確保するのもすごく厳しい時代になりつつあります。

そういった意味で、区民の方が本当に必要としているサービスのところにうまくバスという形がいいのか、それとも違う形がいいのかも含めて、今までのノウハウ等を一緒に提供していきながら検討させていただいて、2年間という時間の中でいい結論を出していければいいなと思っています。

なかなか、今の既存のバスをベースに考えると多分どっかで行き詰まってしまう、既に行き詰まっている部分があると思いますので、本当にゼロベースでもう一度バスの形を残したほうがいいのか、それともあのバスはあのバスで残しつつ、違うものをまた別に入れるのかとか、あとは経費の問題等も含めながら一緒に議論していければなと考えております。

会長 どうもありがとうございました。ほかに何かご意見等ございますでしょうか。

時間も迫っておりますので、たくさんご意見いただきましたので、今日のご意見を基に今後の見直しのほうをじっくりと考えていただいて、あと来年度調査をやられるということなので、こちらの計画もしっかりしていただきたいと思います。

笠井委員 これは未来永劫続くかどうか分からないということなのですか。令和5年度まで……。

歌川委員 先ほど申し上げたスケジュールはあくまで今、取りあえず考えられそうなことだけなので、もしかしたら来年の調査に基づく議論の深まりによっては、全く違うものになる可能性もあると思います。それは個人的な意見ということでお受け取りいただきたいのですが、組合せというのは、もしかしたら、私はいいいのではないかなと感覚的には思っている。

会長 保健福祉部さんだけでやるのもすごく大変な気がします。

歌川委員 ただ、保健福祉の範疇は広がっていて、全ての人に対して福祉が必要なので、昔の救貧的な福祉ではもう今はないですから。長い人生を生きていくために、自立していくために生活支援という観点も絶対に必要になってきますから、生活支援の一番ベースは住まいかもしれませんが、その後の移動というのは絶対に必要なので、そこは少し考えたいなと思っています。

会長 よろしく願いいたします。協議事項（3）のその他で何かほかにございますでしょうか。

事務局 特に事務局からはありません。

会長 それでは、協議はこれで終わりたいと思いますので、進行を事務局にお返しいたします。皆さん、どうもありがとうございました。

事務局 会長、ありがとうございました。大変貴重なご意見を伺うことができて、本当にありがとうございます。今後の風ぐるま事業を進めていく上で、貴重な意見として生かしていきたいと思います。

これで終了となりますが、事務局から1点だけご連絡がございます。皆さんの任期なのですが、2月29日で2年の任期が切れます。3月1日から2年の任期で新しい委員をお願いする予定なのですが、差し支えなければ、現委員の皆様に次期委員についても引き続きご協力をいただきたいと考えております。ご事情で今期限りで辞めたいということであれば、それはそれでももちろん構いませんので、もし差し支えなければ、このまま引き続きまた2年の委員をお願いしたいと考えております。

次回ですが、先ほど予定のところで申し上げましたとおり、夏ぐらいに1回できればと思います。議題がなければ、もしかしたら書面開催みたいな形になるかもしれませんが、状況によって判断をさせていただきたいと思います。

以上でございます。特になければ、これをもちまして令和元年度の第1回の運行協議会を終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。